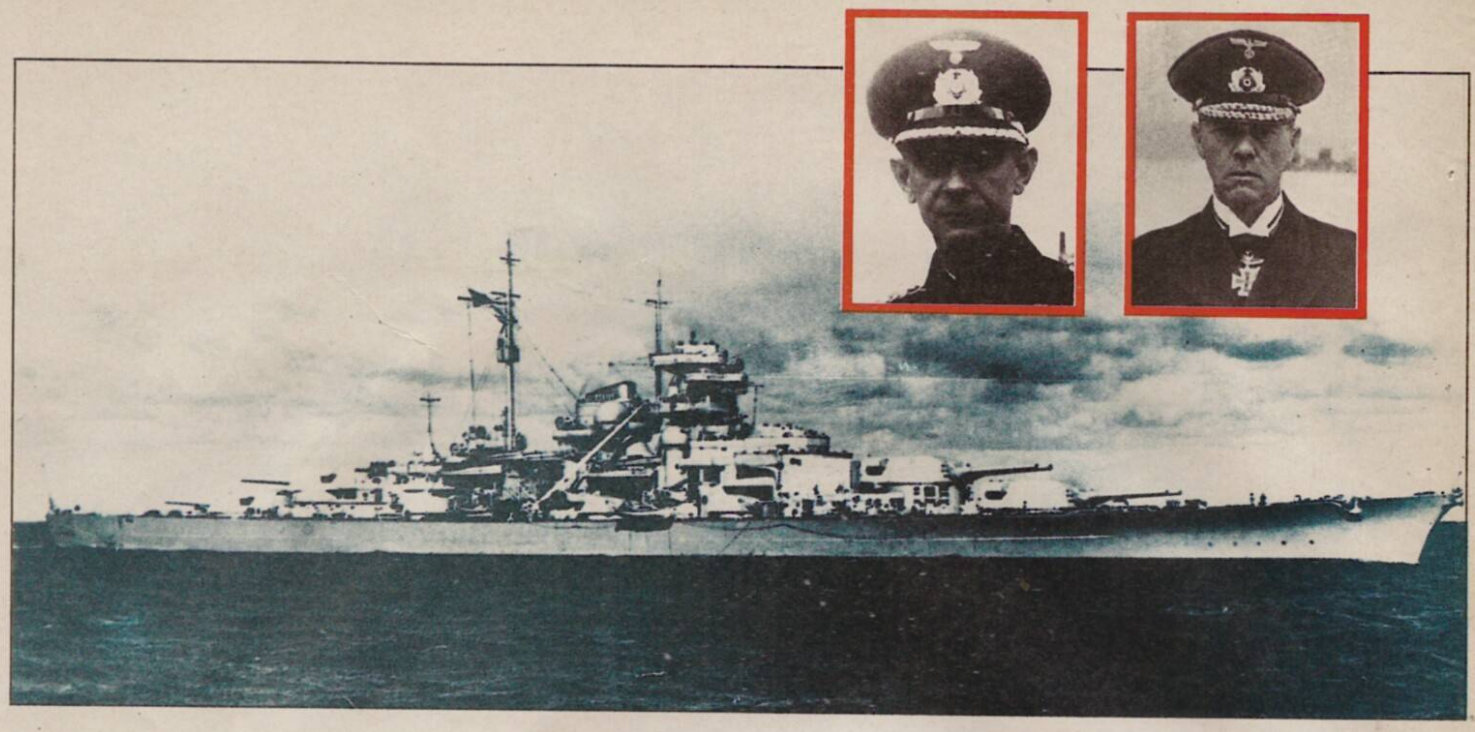
ABC

La II Guerra Mundial

20

El hundimiento del Bismarck

EL KIOSKO DE MIC___MIC



La Royal Navy, a la caza del «Bismarck»

Desde el comienzo de la guerra, la estrategia naval alemana centró sus objetivos en la derrota de Gran Bretaña por medio del bloqueo. En opinión del almirante Raeder, el corte de las líneas de comunicación marítimas británicas rendiría por hambre a esta nación.

En ese intento, la Marina de Guerra alemana empeñó todos sus esfuerzos en la batalla del Atlántico, obteniendo grandes éxitos con sus submarinos.

En cuanto a sus fuerzas de superficie, después de los «raids» de los acorazados de bolsillo «Deutschland» y «Graf Spee», el tercero, el «Admiral Scheer», forzó el bloqueo en noviembre del 40 para operar en el Atlántico hasta abril del 41, sin que la «Home Fleet» lograse localizarle. El «Admiral Scheer» consiguió hundir un total de 99.059 toneladas de buques mercantes y un crucero auxiliar, el «Jarvis Bay».

Por su parte, los cruceros «Scharnhorst» y «Gneisenau», a las órdenes del almirante Lütjens, lograron entrar en Brest después de hundir 115.622 toneladas de buques mercantes.

Estas cifras no son muy altas si se comparan con las alcanzadas por submarinos, aviones y lanchas torpederas, pero la sola presencia de estos poderosos corsarios obligaba al Almirantazgo a dedicar acorazados para la escolta directa de los convoyes más valiosos y a entretener cuantiosos efectivos en la búsqueda de las unidades alemanas.

«BISMARCK»: ORGULLO DE LA KRIEGSMARINE

El Tratado naval germano-británico de 1935 dio luz verde a la construcción de dos acorazados sin las limitaciones de anteriores proyectos. La Armada alemana declaró como desplazamiento oficial de estos buques 35.000 toneladas, cuando en realidad desplazaban 45.000, sin que se llegara a publicar esta cifra por obvias razones de seguridad.

El 40 por 100 del desplazamiento del buque correspondía a la coraza. El espesor de ésta oscilaba entre los 35 y los 45 centímetros para la línea de flotación.

La característica más sobresaliente del diseño de estos buques era su ancha manga: 36 metros, en comparación con su eslora de 251 metros. Esta circunstancia producía una gran tendencia a amortiguar los balances, lo cual daba a estos buques una mayor estabilidad de plataforma para el tiro de artillería. Tres excelentes direcciones de tiro obtenían un señalado rendimiento de esta característica, como quedaría demostrado posteriormente.

El 24 de agosto de 1940 fue entregado

1941

LA GUERRA DÍA TRAS DÍA

26 de mayo

■ **Atlántico:** A las diez y media de la mañana, un hidroavión «Catalina» avista al «Bismarck». Se cierra sobre él el dispositivo naval británico. A las ocho menos diez de la tarde, aviones torpederos británicos que han despegado del «Ark Royal» avistan al acorazado alemán y se lanzan sobre él. Un torpedo alcanza al «Bismarck» en el timón.

■ **Creta:** El general Freyberg, comandante de las fuerzas aliadas en Creta, comunica al general Wavell que en su opinión no queda más recurso que evacuar la isla.

27 de mayo

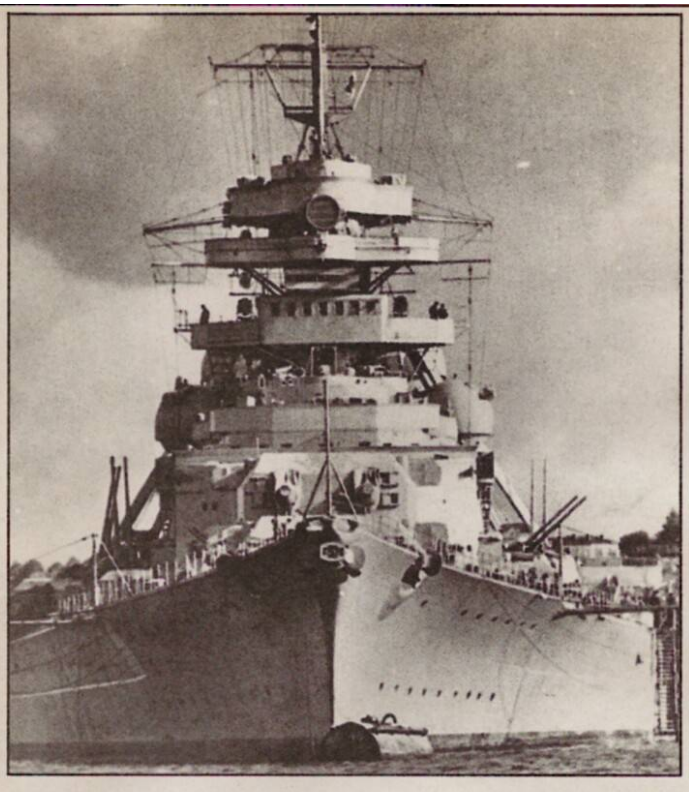
■ **Atlántico:** A las ocho y cuarto de la mañana, el «Norfolk» señala situación exacta del «Bismarck» a los acorazados «King George V» y «Rodney», designados para acabar con el «Bismarck». Abren fuego sobre él y a las diez el acorazado alemán queda en silencio. A las diez y media se hunde. De los 2.300 hombres de su dotación, solamente 110 son recogidos por el crucero «Dorsetshire» y el destructor «Maori». Algunos más son recogidos por buques alemanes posteriormente. Entre los desaparecidos figuran el almirante Lütjens y el comandante del buque, capitán de navío Lindemann.

■ Desde El Ferrol sale hacia la zona el crucero español «Canarias», para auxiliar en la recogida de supervivientes.

■ **Norte de África:** Rommel captura de nuevo el paso de Halfaya e inicia su fortificación.

29 de mayo

■ **Creta:** La resistencia británica queda confinada en Heráklion. Retimo y la llanura de Askifou para distraer a los alemanes y proteger el embarque de las tropas británicas.



el «Bismarck», iniciándose inmediatamente el período de adiestramiento.

En la primavera del 41, el almirante Raeder, animado por los éxitos obtenidos por los cruceros de batalla «Scharnhorst» y «Gniesenau», decidió enviar contra el tráfico británico al «Bismarck» acompañado del crucero «Prinz Eugen».

LA SALIDA DE LOS BUQUES ALEMANES

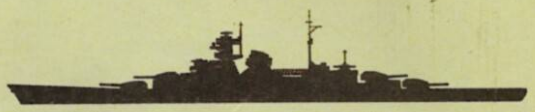
El almirante Lütjens, que hasta entonces había mandado los dos cruceros de batalla, izó su insignia en el «Bismarck».

Este acorazado y el «Prinz Eugen» salieron de Gdynia el 18 de mayo de 1941. El día 21, los dos buques fondearon en el fiordo de Kors, cerca de Bergen, donde se aprovisionaron de combustible. Un avión de reconocimiento británico localizó y fotografió ambos buques, lo que alertó al Almirantazgo inglés.

Lütjens zarpó con sus buques del fondeadero el 21 por la noche, dirigiéndose hacia el norte de Islandia. Su idea era

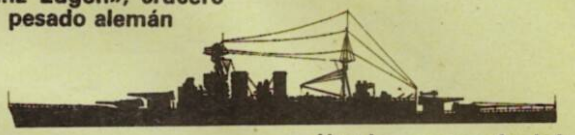
El «Bismarck», construido en el dique de la compañía Blhom & Boss, fue botado el 14 de febrero de 1939, casi un año y medio antes de pasar a manos de la Marina de guerra alemana. Arriba, a la izquierda, el capitán de navío Ernst Lindemann, y a su lado el almirante Lütjens

Los protagonistas



«Bismarck», acorazado alemán

«Prinz Eugen», crucero pesado alemán



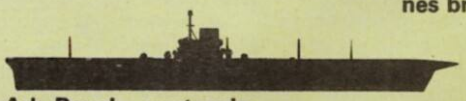
«Hood», acorazado británico

«Prince of Wales», acorazado británico

«King George V», acorazado británico

«Renown», crucero de batalla británico

«Victorius», portaaviones británico



«Ark Royal», portaaviones británico

30 de mayo

■ **Creta:** Los alemanes toman Retimo y Heráklion.

31 de mayo

■ **Creta:** Los últimos destacamentos de tropas británicas de la isla se desplazan rápidamente hacia Sfakia para ser evacuados.

1 de junio

■ **Atlántico:** El crucero alemán «Prinz Eugen», después de burlar a la flota británica, entra en Brest.

■ **Irak:** Tropas británicas entran en Bagdad.

2 de junio

■ **Creta:** Los Aliados han perdido al crucero «Calcuta» y tres destructores en las operaciones de reembarque. Infinidad de buques han sido averiados. Entre británicos, australianos y neozelandeses, las pérdidas alcanzan a 16.583 hombres. Los alemanes han tenido 3.714 muertos y desaparecidos y 2.500 heridos.

■ Hitler y Mussolini se reúnen en Brennero para discutir cuestiones militares urgentes.

6 de junio

■ Estados Unidos: Se aprueba una ley que autoriza al Gobierno a requisar barcos mercantes extranjeros que permanezcan inactivos en puertos norteamericanos.

8 de junio

■ **Siria:** Tropas británicas y francesas, leales al general De Gaulle, entran en Siria y Líbano y atacan a las guarniciones del Gobierno de Vichy. Éstas oponen una enérgica resistencia. El Gobierno de Vichy envía una nota de protesta negando estar colaborando en Siria con los alemanes.

9 de junio

■ **Siria:** Los británicos ocupan Tiro.

10 de junio

■ **África oriental italiana:** Las fuerzas británicas lanzan una fuerte ofensiva contra los puntos de resistencia italiana en la región de Galla Sidano, al sudoeste de Addis Abeba.

11 de junio

■ **Europa:** Stafford Cripps, embajador británico en Moscú, llega a Londres para evacuar consultas.

■ La RAF bombardea el Rhur, la zona del Rhin y los puertos del noroeste de Alemania. Estos bombardeos continuarán durante veinte noches consecutivas.

Distintivos de la Sección de Electricistas de la Royal Navy

Distintivos de Ingenieros Mecánicos de la Royal Navy

salir al Atlántico por el Estrecho de Dinamarca, entre Groenlandia e Islandia.

El almirante británico Towey, que mandaba la «Home Fleet», una vez conocedor de la salida de los buques alemanes, tomó las disposiciones precisas para interceptarlos.

Envió a los cruceros «Suffolk» y «Norfolk» al Estrecho de Dinamarca y situó a los acorazados «Hood» y «Prince of Wales» en una posición de espera al oeste del Estrecho. Los cruceros «Arethusa», «Manchester» y «Birmingham» vigilaban el paso entre las islas Faroe e Islandia.

Más al sur fue situado el grueso de la «Home Fleet» compuesto por el acorazado «King George V», el crucero de batalla «Repulse», el portaaviones «Victorius», cuatro cruceros y destructores.

El día 23, a las ocho y cuarto de la noche, los cruceros «Suffolk» y «Norfolk» localizaron a los buques alemanes. Después de un breve intercambio de disparos sin resultado, los alemanes continuaron su ruta perseguidos por los británicos. El excelente radar recién montado en el «Suffolk» permitía a los británicos seguir los pasos del «Bismarck» desde una distancia aproximada de doce millas (22,22 kilómetros).

LA PRIMERA HERIDA, EN UN COSTADO DEL «BISMARCK»

Con los informes del «Suffolk» y «Norfolk», el «Hood» y el «Prince of Wales» se dispusieron a interceptar a los alemanes, con quienes se encontraron a las seis menos cuarto de la mañana del día 24. Ambas formaciones navegaban en fila, y comenzó el combate a unos 20.000 metros de distancia unos de otros. Al cabo de unos minutos, el «Bismarck» tenía centrado al «Hood» y con una salva alcanzó al británico en un pañol de municiones. El «Hood» voló por los aires. Después, el fuego de los alemanes se concentró sobre el «Prince of Wales», que tuvo que alejarse con graves averías.

El portaaviones «Victorius», con la «Home Fleet», estaba ya próximo a la situación de la fuerza alemana. A medianoche, los serviolas del «Bismarck» señalaron la presencia de aviones torpederos enemigos.

Mientras el buque serpenteaba para evitar los torpedos, las baterías antiaéreas crearon una cortina de fuego que, no obstante, logró ser penetrada por un «Swordfish» que alcanzó con su torpedo un costado del «Bismarck», sin causar graves daños gracias al blindaje alemán del barco.

Pero el acorazado estaba herido. Durante el combate con el «Hood» había sido alcanzado por el fuego enemigo y presentaba un impacto en la proa que le impedía aprovisionarse de varios tanques de combustible.

En estas circunstancias navegaba con serias dificultades, por lo que Lütjens

1941: LA GUERRA DÍA TRAS DÍA

12 de junio

■ **Malta:** Se producen intensos combates aéreos sobre la isla.

■ **África oriental italiana:** El puerto de Assab, al sur de Eritrea, es ocupado por fuerzas navales británicas después de ser evacuado por los italianos. En la zona de Gondar, al oeste de Amba Alagi, los británicos continúan atacando a las tropas que defienden Debra Tabor.

13 de junio

■ La agencia de noticias Tass niega los rumores de una creciente tensión entre Alemania y la Unión Soviética.

14 de junio

■ **Norte de África:** Durante la tarde, las tropas británicas avanzan desde Sidi Barrani hasta 40 kilómetros en el interior de Libia. A la puesta de sol, viendo que el avance continúa y está siendo reforzado, Rommel alerta a sus tropas.

■ Por la noche, aviones italianos bombardean Alejandría.

■ El presidente Roosevelt ordena congelar los capitales alemanes e italianos en Estados Unidos.

15 de junio

■ **Norte de África:** Se desencadena, por parte británica, la operación «Battleaxe» (Hacha de guerra) en Cirenaica. Con esta ofensiva, el general Wavell espera reducir la presión de las tropas del Eje sobre Tobruk e, incluso, liberar la fortaleza.

■ La situación de Tobruk es angustiosa. La falta de agua atormenta a sus defensores, mientras va subiendo día a día la temperatura.

■ El plan británico pretende el ataque a Halfaya, ocupar los montes de Hafid y rodear Fort Capuzzo y Salüm. Por la noche, los británicos han tomado Fort Capuzzo, pero son rechazados por la artillería en el paso de Halfaya.

■ **Malta:** El portaaviones «Victorious» y el «Ark Royal» refuerzan con 43 Hurricane los medios aéreos de la isla.

16 de junio

■ **Norte de África:** La ofensiva británica ha sido detenida por los alemanes. Los ingleses han perdido casi todos sus carros de combate y se retiran a Fort Capuzzo.

■ El Departamento de Estado de los Estados Unidos solicita del Gobierno alemán el cierre de todos los Consulados en territorio norteamericano.

17 de junio

■ **Norte de África:** Rommel

Raeder: «Sólo yo soy responsable del hundimiento del "Bismarck"»

El almirante Erich Raeder, comandante en jefe de la Armada alemana, se responsabiliza personalmente en sus Memorias de la acción del «Bismarck» y justifica las razones que le indujeron a lanzarle a la aventura atlántica:

«El 24 de agosto de 1940 había entrado en servicio el "Bismarck", último navío de línea que veíamos listo para el combate y que desde aquel día podíamos incorporar a nuestros planes estratégicos. Por su extraordinaria potencia de fuego, su gran resistencia y sus condiciones de flotación, resultaba superior a casi todos los barcos de guerra enemigos, siempre que se tratase de combatir barco contra barco.

Estaba, en cambio, en situación de inferioridad respecto del enemigo en un aspecto en el que compartía la desventaja con todas nuestras fuerzas navales restantes: en el de carecer del concurso de elementos de aviación propios que secundasen su intervención, mientras que el enemigo disponía de numerosos portaaviones y bases aéreas terrestres que le permitían combatir al "Bismarck" con potentes escuadrillas de aviones.

La cuestión estaba en saber si no convendría retrasar la entrada en acción del nuevo barco de combate hasta que se hallase a punto su gemelo "Tirpitz", calculado para fines del otoño o principios del invierno de 1941.

Nuestras experiencias en la guerra atlántica nos habían persuadido de que las condiciones en aquellas aguas no dejaban de ser favorables para la actuación de unidades pesadas independientes, como era el "Bismarck".

Estas condiciones iban tornándose más difíciles a medida que el enemigo perfeccionaba sus medios de defensa, sobre todo al intensificar la vigilancia aérea. Y teníamos en expectativa el peligro, por momentos más inminente, de la entrada en guerra de Norteamérica, que no dejaría de repercutir con efectos sumamente desfavorables en nuestra situación naval.

A mi modo de ver, todas estas razones abonaban la decisión de no remitir la intervención de la nueva unidad naval a un futuro incierto, sino más bien aprovecharla en las circunstancias del momento y mandar al "Bismarck" cuanto antes a emprender en el Atlántico una gran campaña con el crucero "Prinz Eugen".

Simultáneamente y en consonancia con ellos nos proponíamos hacer intervenir a los navíos de línea, fondeados en Brest, "Scharnhorst" y "Gneisenau", en combinación con algunos submarinos.

Pero todos nuestros cálculos se vinieron abajo a consecuencia de una avería en las máquinas del "Scharnhorst", que tuvo a este barco inmovilizado durante varios meses. Luego, el 6 de abril del 41, un avión torpedero hacía blanco en el "Gniesenau", alcanzado además a los pocos días por cuatro bombas que lo dejaban inutilizado y sujeto a reparación por una larga temporada.

El 25 de abril celebraba yo una detenida conferencia con el almirante Lütjens, que había de mandar la pequeña escuadra del "Bismarck". Lütjens opinaba que había muchas razones para diferir el comienzo de la operación hasta que por lo menos el "Scharnhorst" volviese a estar en condiciones de hacerse a la mar y de combatir, o incluso hasta que también el "Tirpitz" hubiese entrado en servicio.

Uno de los primeros motivos psicológicos que informó mi decisión estaba en la ciega confianza que la competencia y dotes de mando del almirante Lütjens me inspiraban.

Raeder y Hitler, una difícil relación

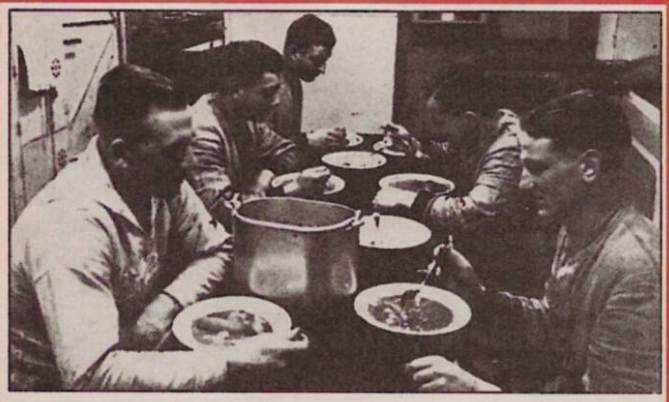
La decisión para dar la orden definitiva de poner en marcha la operación acabó de dificultármela la actitud de Hitler. Mostraba una especie de reserva, más bien táctica, aun cuando dejaba a mi criterio la decisión definitiva.

Después de bien ponderadas todas las circunstancias del caso, di las órdenes de ejecución. La acción del grupo naval "Bismarck", iniciada el 21 de mayo del 41, tuvo al fin un desenlace dramático, conmovedor.

De la intervención del último y más potente de los navíos de línea alemanes soy responsable yo, lo mismo que lo soy de todas y cada una de las acciones militares del tiempo en que desempeñé las funciones de comandante en jefe de la Armada. Sólo yo soy el responsable, ya que por nadie he sido obligado a la ejecución de dichas acciones. Únicamente la necesidad de combatir al enemigo con todos los medios disponibles me ha impulsado y determinado.

Las consecuencias de la desaparición del "Bismarck" tuvieron trascendencia decisiva en la marcha de la guerra naval.»

(«Mi vida». Erich Raeder. Editor Luis de Caralt. 1958.)



Marineros de la dotación del «Bismarck» en su comedor

empuja a los ingleses hacia el Este. Por la tarde, la situación militar en la frontera entre Libia y Egipto es la misma que la que se planteaba dos días antes.

18 de junio

■ **Norte de África:** Aviones alemanes bombardean a las tropas británicas en su retirada.

■ **Siria:** Damasco es rodeada por las fuerzas británicas. El general Wilson hace un llamamiento para que los franceses evacuen la capital.

■ En Ankara, el embajador alemán Papen firma un pacto de amistad de diez años de duración entre Alemania y Turquía.

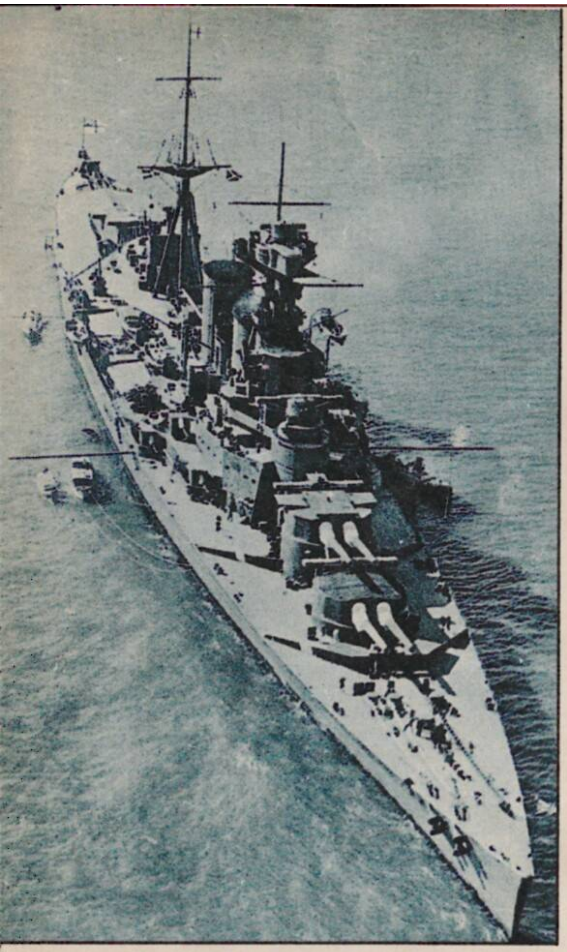
19 de junio

■ Las tropas alemanas se concentran a lo largo de la frontera de la Unión Soviética.

■ Italia y Alemania solicitan a los Estados Unidos que cierre todos sus Consulados en sus respectivos países.

21 de junio

■ **Norte de África:** Churchill decide reemplazar al general Wavel como comandante de las fuerzas británicas en Oriente Medio. El general Auchinleck, comandante de



El «Hood», única víctima del «Bismarck»

decidió dirigirse a Saint Nazaire, en Francia, para reparar.

Antes del ataque de los aviones británicos, los buques alemanes, maniobrando con habilidad, lograron engañar a sus enemigos, que perdieron el contacto con ellos.

El «Prinz Eugen» se alejó por el Atlántico, mientras el «Bismarck», oculto por las malas condiciones meteorológicas, se dirigía a Francia.

Todas las fuerzas británicas disponibles se lanzaron en busca del acorazado. Además de los buques de zona se vino a sumar, procedente del Sur, la «Fuerza H», con el portaaviones «Ark Royal». Durante treinta horas resultó imposible recuperar la situación del «Bismarck».

La esperanza de contactar de nuevo con el buque alemán se desvanecía en el campo británico cuando el día 26, a las diez y media de la mañana, un hidroavión, «Catalina», procedente de Irlanda del Norte, señaló la situación del acorazado. En ese momento el «Bismarck» se encontraba a 700 millas de Brest. En unas veinticuatro horas iba a entrar bajo el alcance de los Fucke-Wull FW200 «Kondor» de las bases aéreas francesas y cruzaría las barreras de protección de submarinos alemanes, que le defenderían de los buques británicos.

EL ATAQUE FINAL ACABA CON EL ACORAZADO

Sin pérdida de tiempo, el «Ark Royal» lanzó sus aviones contra el acorazado, que entre las ocho menos diez y las nueve menos cuarto de la noche sufrió un ataque de los aviones torpederos «Swordfish». Un torpedo alcanzó al «Bismarck» en el centro, sin consecuencias, pero un segundo torpedo hizo impacto en la zona de popa, trincándole el timón.

El «Bismarck» quedó sin gobierno en medio de un fuerte temporal del noroeste que puso el barco a la deriva.

Durante la noche, los destructores británicos insistieron en continuos ataques con torpedos, pero que no obtuvieron el resultado apetecido debido al mal tiempo.

El destino del «Bismarck» estaba marcado. A las doce menos veinte de la noche, Lütjens cursó a Berlín un mensaje comunicando: «El barco es ya ingobernable; combatiremos hasta el último instante. Heil Hitler.» El führer contestó: «Al comandante de la escuadra: Le doy las gracias en nombre del pueblo alemán. A la dotación: Alemania entera está con vosotros.»

A las nueve y media de la mañana, los acorazados «King George V» y «Rodney», que habían esperado a que fuese pleno día para aproximarse, abrieron fuego. Bajo los golpes de sus dos potentes adversarios, el «Bismarck» quedó pronto reducido al silencio. A las once menos veinte de la mañana, el acorazado alemán se fue al fondo, llevándose a casi toda la tripulación con él.

A primera hora del día 24 de mayo de 1941, cuando el «Bismarck» y el «Prinz Eugen» navegaban a toda máquina hacia el Sur por el Estrecho de Dinamarca, fueron interceptados por el «Hood» y el «Prince of Wales», de la escuadrilla de cruceros de batalla del vicealmirante Holland.

Quizá porque la cubierta del «Hood» tenía un blindaje ligero, Holland se acercó oblicuamente, de forma que sólo la mitad de su armamento principal apuntaba al enemigo.

■ En un enfrentamiento que empezó a las seis menos diez de la mañana y duró cerca de seis minutos, el «Bismarck» hizo volar por los aires al «Hood». El buque británico fue alcanzado por el primer intercambio de salvas, incendiándose. Cuando Holland dispuso sus barcos 20 grados a babor para abrir fuego con sus armas posteriores, el desastre cayó sobre el «Hood». Un proyectil de 15 pulgadas del «Bismarck» penetró en el pañol de munición y una tremenda explosión partió el barco en dos (4).

■ Un testigo ocular en el «Prinz Eugen» recordó haber visto volar en el aire, como si se tratara de una pluma, una de las enormes torres posteriores de 15 pulgadas del «Hood» (1).

■ Una columna de humo y llamas se levantó en el cielo al explotar la munición del «Hood». Un marinero afirmó después que la escena se parecía a «una gigantesca traca navideña» (2).

1941: LA GUERRA DÍA TRAS DÍA

Piloto del barco que avistó al «Bismarck»

las fuerzas en la India, le sustituye.

■ **África oriental italiana:** El grueso de las tropas mandadas por el general Pietro Gazzera, que se encuentra en el sector de Galla Sidamo, se ve forzado a evacuar sus posiciones, después de resistir a las fuerzas del general Cunningham durante tres meses. Pero no ha acabado la resistencia italiana en Etiopía. Los últimos efectivos se atrincheran en la región del lago Tana, al sur de Gondar. Resistirán ahí hasta noviembre, al mando del general Nasi.

■ **Siria:** Fuerzas gaullistas ocupan Damasco.

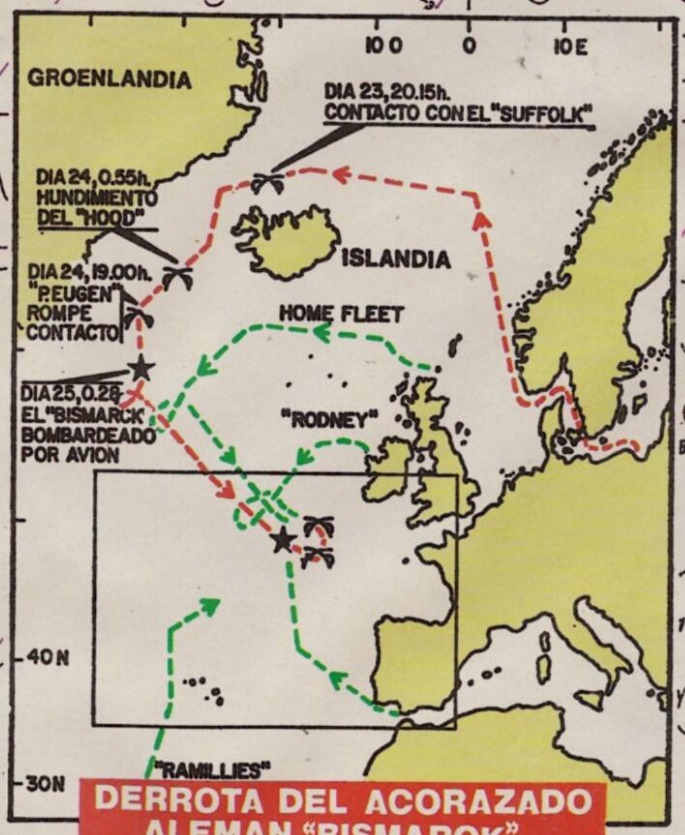
El hundimiento del «Hood»

■ Observadores del «Bismarck» se sorprendieron al ver cómo dos cañones delanteros de 15 pulgadas del «Hood» lanzaban una salva final mientras la proa se levantaba y el barco se deslizaba bajo las olas; pero fue probablemente una detonación accidental causada por una conexión de circuitos eléctricos (3).

■ Segundos más tarde, el «Hood» se hundió, dejando sobre el mar sólo una nube densa y revuelta de humo.

Marshall Editions

LA AVENTURA DEL "BISMARC



DERROTA DEL ACORAZADO ALEMAN "BISMARCK"

- DERROTA DEL "BISMARCK"
- DERROTA DEL "CANARIAS"
- DERROTA DE LOS BUQUES BRITANICOS
- ATAQUE AEREO
- COMBATE NAVAL
- VIENTOS DE 40 NUDOS DE COMPONENTE NORESTE

BISMARCK

DIA 26, I
AVISTAMI
UN AVION

"NORFOLK"

"RENOW"

"ARK ROYAL"

"SHEFFIE

CORRIENTE ATLANTICO NORTE (0,5 Kn)

HONDONADA

Monte submarino Antialtair

KINGS

CORRIENTE DE LAS AÇORES (0,5 kn)

ARCHIPIELAGO DOS AÇORES

Corvo

Flores R.C. Aero

Graciosa

São Jorge

Terceira

R.C. Aero

Faial

Pico

Banco D. João de Castro

São Miguel

Banco Princesa Alicia

Santa Maria R.C. Aero

© INSTITUTO HIDROGRAFICO DE LA MARINA.-CADIZ(ESPAÑA) Prohibida la reproducción total o parcial.- Depósito Legal CA - 125 - 1977

DEL 23 AL 27 DE MAYO DE 1941
IRELAND
(IRLANDA)
ENGLAN
(INGLATERRA)
Limerick
Porcupine
364
MAR CELTICO
Mizen Head
Fastnet
Canal de Bristol
Bristol
Taunton
Trevose Head
Falmouth
Plymouth
Is. of Scilly
Bishop Rock
Eddystone
Casquets
CANAL DE LA MA
ISLAS DEL
Cherbourg
BASES NAVALES ALEMANAS
Brest
Lorient
St Nazaire
Nantes
Banco Gran Sol
Banco Pequeño Sol
I. d'Ouessant
50 N
40N
DIA 27, 10.39h.
HUNDIMIENTO
"KING GEORGE V"
DIA 27, 9.27h.
COMIENZO DEL
ULTIMO COMBATE
DIA 26, 23.30h.
ATAQUE DE DESTRUCTORES
"CANARIAS"
DIA 26, 21.15h.
TORPEDO EN EL TIMON
10° W (9'5 E)
8° W (8'9 E)
6° W (6'0 E)
Placer de Rochebonne
L de Re
BAHIA DE VIZCAYA
BAY OF BISCAY
La Coruña
El Ferrol
C Finisterre
C Peñas
Gijon
Santander
Bilbao
C Machichaco
Bayonn
DIA 27, 11.30h.
EL "CANARIAS" SALE
AL RESCATE DEL "BISMARCK"
Vigo
Pto de Laixões
Porto
ESPAÑA
PORTUGAL
MADRID
LISBOA
C da Roca
Huelva
Cabo de
São Vicente
Cádiz
ESTRECHO DE
GIBRALTAR
C Espartel
Banco Josephine
Banco Gorringe
o Gettysburg
Banco Galicia
CORRIENTE DE PORTUGAL (0,5 kn)
FUERZA "H"

Así hundieron el «Bismarck»

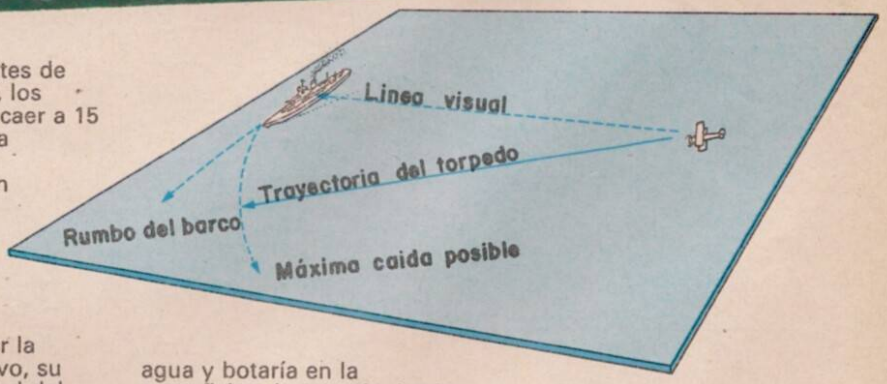
En el corto intercambio de salvas anterior a hundirse el «Hood», el «Bismarck» fue alcanzado en la proa y en un tanque de combustible. Hundido de proa y arrastrando una significativa mancha de aceite, se apartó del «Prinz Eugen» para intentar alcanzar puerto en Francia. Durante treinta horas, los días 25 y 26 de mayo, el «Bismarck» consiguió eludir a sus perseguidores, pero fue avistado nuevamente a 700 millas de la costa gala.

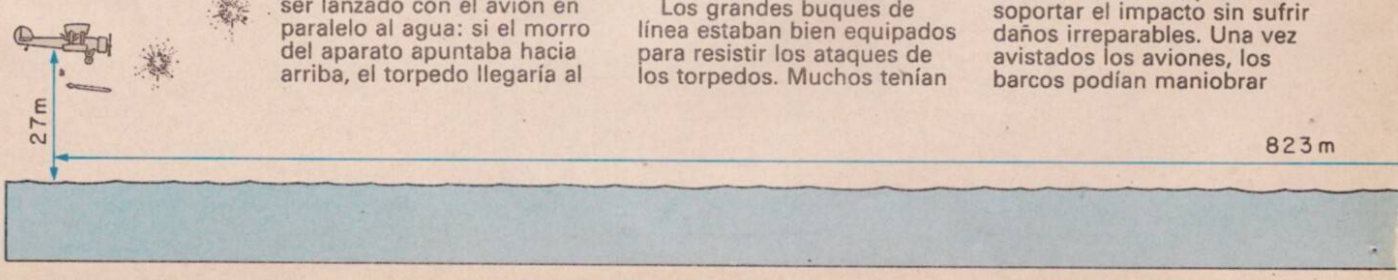
Los barcos británicos, escasos de combustible, no podían acercarse a él a no ser que se lograra frenarlo. Así, a las siete y diez de la tarde del día 26, 15 aviones torpederos «Swordfish» del «Ark Royal» se lanzaron contra el «Bismarck», sobrevolándole a las nueve menos diez de la noche. Atacaron durante media hora, bajo una cortina de fuego antiaéreo, y consiguieron inutilizar el timón. Su suerte estaba decidida: el «Bismarck» fue hundido a la mañana siguiente.

Los aviones torpederos como el «Swordfish» atacaban a los buques siempre con la misma maniobra. En grupos de tres iniciaban un descenso en picado, uno detrás de otro. Entre los 46 y 76 metros interrumpían la caída, se desplegaban en forma de abanico, acercándose al barco en línea de frente. Ello dificultaba la defensa antiaérea de los buques, cuyos cañones de puntería manual se encontraban con tres objetivos a la vez. A unos 823 metros antes de lanzar sus torpedos, los aviones se dejaban caer a 15 ó 30 metros sobre la superficie del mar.

Con su torpedo en posición bajo el fuselaje, el avión tenía que apuntar al blanco. Era un método complicado, que suponía calcular la velocidad del objetivo, su alcance y la velocidad del torpedo –generalmente, 40-45 nudos–. El torpedo debía ser lanzado con el avión en paralelo al agua: si el morro del aparato apuntaba hacia arriba, el torpedo llegaría al agua y botaría en la superficie; si apuntaba hacia abajo, el torpedo se iría demasiado al fondo.

Los grandes buques de línea estaban bien equipados para resistir los ataques de los torpedos. Muchos tenían el casco reforzado bajo la línea de flotación, pudiendo soportar el impacto sin sufrir daños irreparables. Una vez avistados los aviones, los barcos podían maniobrar





■ El ataque de los «Swordfish» se produjo con muy mal tiempo. Las nubes bajas y la lluvia limitaban la visibilidad a los tres tripulantes de la cabina descubierta de los aviones. Mientras, el buque alemán se enfrentaba a un temporal de fuerza 8 en el mar.

■ Uno de los aviones que atacaron por babor en vuelos a baja cota consiguió alcanzar el barco, pero sin causar daños significativos (1).

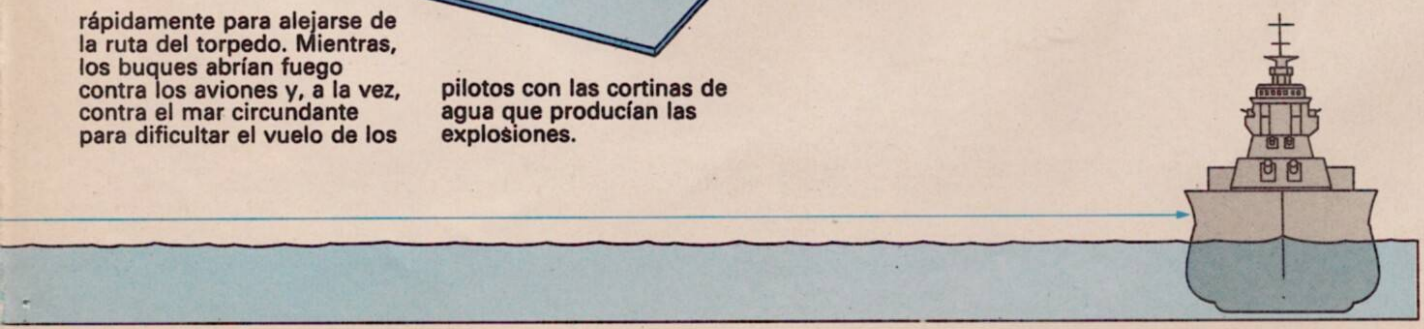
El armamento antiaéreo del «Bismarck» era formidable: 32 cañones —16 de 105 mm y 16 de 37 mm—. Sin embargo, ningún «Swordfish» fue derribado, volviendo todos al «Ark Royal», aunque tres de ellos chocaron al aterrizar (2).

■ El torpedo que destrozó el mecanismo de dirección del «Bismarck» procedía de uno de los «Swordfish» que se le acercaron por estribor (3). Los pilotos, el teniente «Pluma» Godffrey Faussett y el subteniente Kenneth Pattisson, bajaron sus biplanos desde una altura de 9.000 pies —2.700 metros— a casi el nivel de las olas para lanzar sus ataques. Llegaron a bajar tanto que volaron por debajo del fuego antiaéreo, con lo que los artilleros alemanes no podían hacer descender sus armas lo suficiente para apuntarles.

■ El «Bismarck» fue inutilizado por un torpedo que lo alcanzó por debajo de la línea de flotación, a estribor en la popa (4). Con su timón atascado, el barco giró dos veces fuera de control y después tomó el rumbo inalterable nornoroeste, en la dirección de los buques británicos que se le acercaban.

Marshall Editions

rápidamente para alejarse de la ruta del torpedo. Mientras, los buques abrían fuego contra los aviones y, a la vez, contra el mar circundante para dificultar el vuelo de los pilotos con las cortinas de agua que producían las explosiones.



El «Canarias», al rescate del «Bismarck»

Mientras el acorazado «Bismarck» luchaba en medio del temporal con el timón trincado y los británicos se aprestaban a lanzar sobre él su ataque definitivo, el jefe del Estado Mayor del Seekriegsleitung, almirante Otto Schniewind, transmitió a la Armada española, a través de su agregado naval en Madrid, el capitán de navío Kurt Meyer-Dohner, una petición de auxilio en previsión del resultado final del combate.

El almirante de la Escuadra, que izaba su insignia en el crucero «Canarias», recibió la orden de enviar a la zona, tan pronto estuviesen listos para salir a la mar, al «Canarias» y dos destructores que se encontraban en El Ferrol.

Rápidamente se avisó a sus dotaciones, sin comunicarles el motivo de la salida, mientras los jefes de máquinas iniciaban la «encendida».

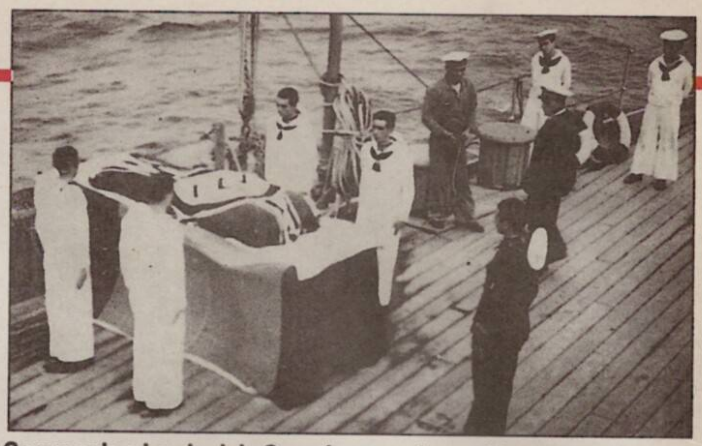
Al comandante del «Canarias», capitán de navío Benigno González-Aller y Acebal, se le comunicó que el almirante se encontraba enfermo. Por consiguiente, fue arriada la insignia. Quedó a bordo el capitán de navío Pastor Tomasety, jefe del Estado Mayor.

A las once y media de la mañana del día 27 de mayo, una horas después del hundimiento del «Bismarck», salió a la mar la fuerza española con fuerte temporal de noroeste.

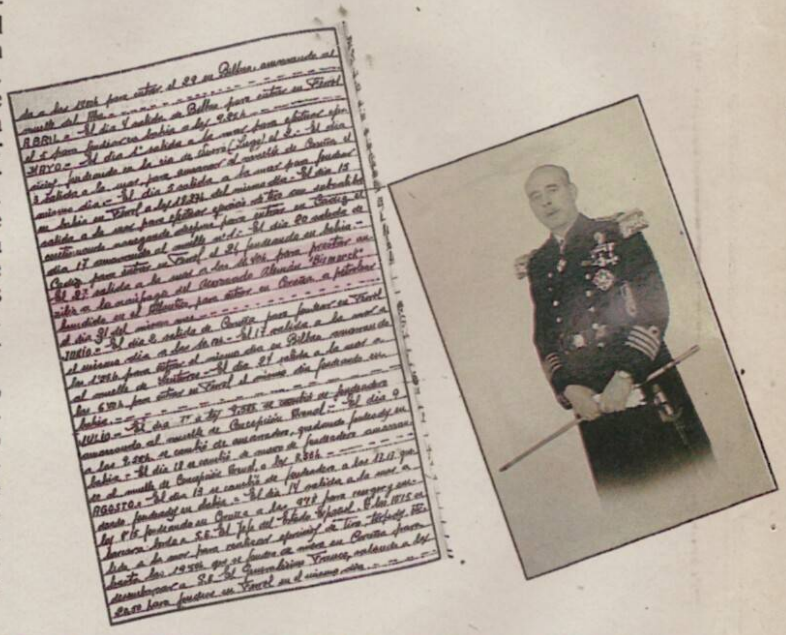
La dotación de los barcos no sabía la misión que se le había encomendado; pronto comenzaron a correr rumores. El más extendido pretendía que, próximo a declararse el estado de guerra contra los Aliados, el «Canarias» se dirigía a tomar posiciones para iniciar la caza del tráfico marítimo británico.

El teniente de navío Manera, oficial de derrota del «Canarias», situó el punto del hundimiento de acuerdo con las instrucciones recibidas. Una vez los buques fuera de la ría, se puso rumbo hacia ese punto. Al recibir el mar de través, los buques comenzaron a dar fuertes bandazos. Pronto resultó evidente que los destructores retrasarían la marcha del «Canarias», que con sus 10.000 toneladas aguantaba bien el oleaje. Ante esa situación se les ordenó regresar a puerto.

Con todo, el crucero tuvo que reducir mucho su velocidad e ir cambiando de rumbo para evitar los fuertes bandazos. Hasta la noche del 29 de mayo no llegó el «Canarias» a la zona del combate, señalada en la mar por una extensa mancha de combustible

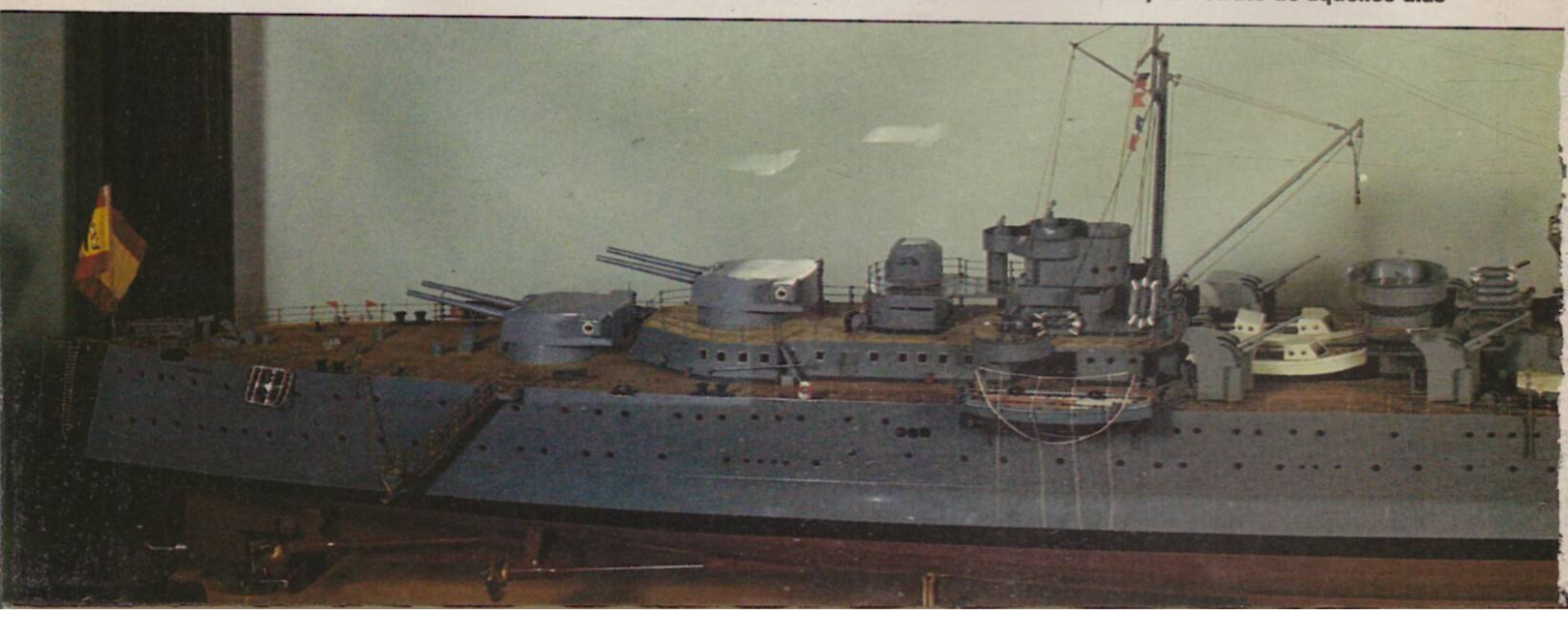


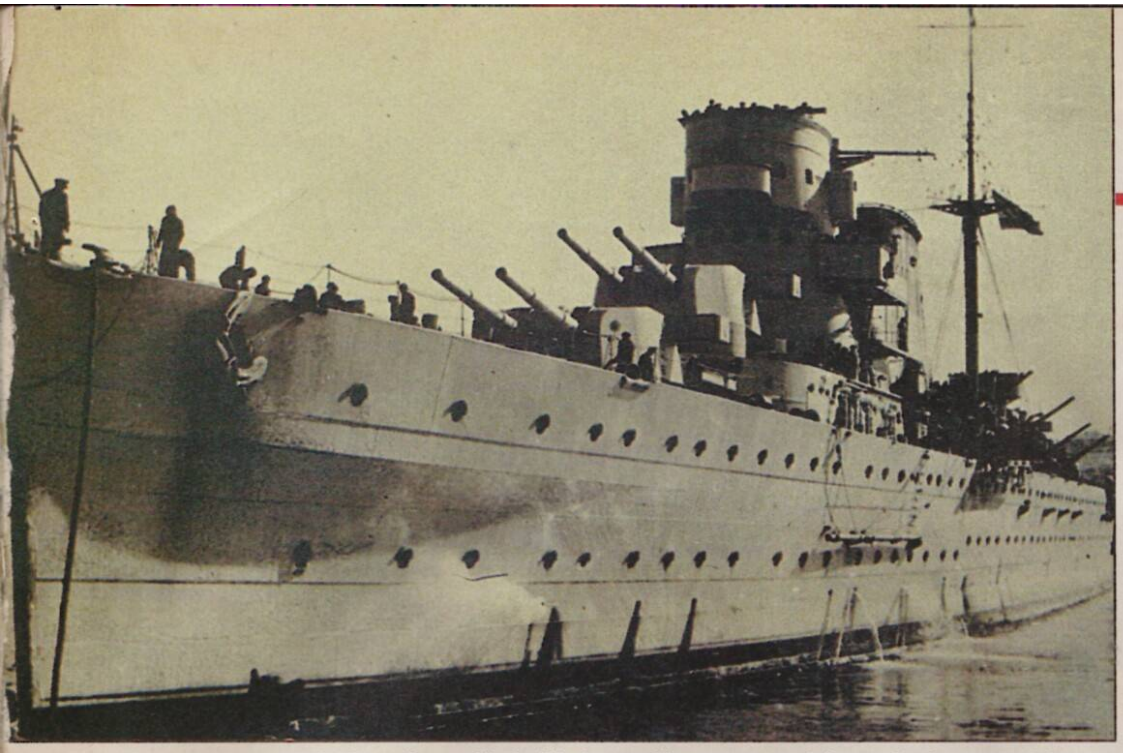
Ceremonia a bordo del «Canarias» con los cadáveres rescatados



El 27 salida a la mar a las 11.40h. para prestar auxilio a los naúfragos del acorazado alemán "Bismarck" hundido en el Atlántico, para entrar en Coruña a petrolear el día 31 del mismo mes.

Hoja de Servicios del entonces capitán de navío González-Aller y su retrato de aquellos días





El crucero español «Canarias» sólo halló dos cadáveres en su búsqueda de supervivientes

Foto de Raeder en agradecimiento a Glez.-Aller

MADRID DIA 7 DE JUNIO DE 1941 NUMERO SUELTO 15 CENTS.

ABC

DIARIO ILUSTRADO. AÑO TRIGESIMOCUARTO. N.º 11.009

FUNDADO EN 1905 POR D. TORCUATO LUCA DE TENA

ABC recoge el intento humanitario del «Canarias»

que desprendía un fuerte olor a fuel-oil. Los destellos de una lámpara de señales rompieron la oscuridad. Un submarino preguntó en castellano: «"Canarias", ¿ha encontrado supervivos?» —en lugar de supervivientes—. Se le contestó negativamente.

Unas horas después, a la una de la madrugada del día 30, fue avistado el buque meteorológico alemán «Sachsenwald». Intercambiaron señales de reconocimiento y prosiguieron la búsqueda. Por la mañana, los serviolas del «Canarias» avistaron dos cadáveres. El comandante, capitán de navío González-Aller, maniobrando con las máquinas, colocó el buque de forma que se pudiesen recoger con rezones. Por sus placas de identificación se supo que se trataba de un músico, Walter Grasczak, y un señalero, Heinrich Neuschwander.

El «Canarias» continuó la búsqueda hasta que, perdida la esperanza de encontrar alguien con vida, se dirigió hacia La Coruña.

Temiendo que se produjeran manifestaciones proalemanas a la llegada a puerto, González-Aller ordenó que se arrojasen los cadáveres a la mar. La ceremonia se celebró en toldilla, con honores militares y con los cuerpos envueltos en la bandera alemana. Toda la dotación, con su comandante al frente, formó para despedir a los marinos muertos en combate con las formalidades que dicta la tradición de los hombres de la mar.

El 31 de mayo entró el «Canarias» en La Coruña.

Maqueta del «Canarias» del Museo Naval de Madrid

Foto Carlos Quiroga

En el 10 de Downing Street, un hogar que le era habitual

C------

Churchill, Winston

Primer ministro británico (1874-1965)

El último león del Imperio

Por Manuel BLANCO TOBÍO

El joven Winston

Winston Leonard Spencer Churchill nació el 30 de noviembre de 1874, en el palacio de Blenheim, que el pueblo británico había regalado a John Churchill, primer duque de Marlborough. Alexander Pope, el poeta, había escrito unos versos burlones sobre el palacio, poco confortable.

Fue una casualidad que Churchill naciese en Blenheim. Sus padres habían acudido allí a un baile y durante él su madre, lady Randolph Churchill, sintió los primeros síntomas del parto y se retiró a la primera habitación que pudo, un cuarto guardarropa. En él nació Churchill, prematuramente.

Este niño habría de ser, con el tiempo, según uno de sus biógrafos, «el último de los grandes hombres», que es mucho decir, ya que la suya fue una generación de gigantes.

Fueron sus padres lord Randolph Churchill y su esposa lady Randolph Churchill, de soltera Jeannette Jerome, una bellísima joven norteamericana, hija de un hombre rico y distinguido, que había sido propietario del «The New York Times». Tenía dieciocho años cuando se presentó en Europa, destrozando algunos de los corazones más importantes, entre ellos el de Napoleón III.

Lord Randolph, hijo del séptimo duque de Marlborough, hizo una brillante carrera política, pero murió joven, a los cuarenta y cinco años. Winston escribió sobre él una buena biografía reivindicativa. Sus padres le mantuvieron siempre a distancia. Había defraudado a lord Randolph como mal estudiante, y su madre, a la que adoraba, nunca tuvo tiempo para él.

LA REBELDÍA DE UN MAL ESTUDIANTE

Es cierto que como estudiante fue malo. Era rebelde y tenía prejuicios contra la educación tradicional inglesa. Su primera autobiografía, «My early life», es una dura aunque divertidísima denuncia de esa educación. Al final, no habiéndose calificado para ir a la Universidad, ingresó en la academia militar de Sandhurst. Su temperamento era más de soldado que de civil, pero pocos contemporáneos suyos alcanzaron un dominio tan completo de la lengua inglesa, a la que amaba y a la que enriqueció con numerosos libros.

Al entrar en la adolescencia, Winston se encontró portador de un apellido ilustre, y con poco dinero, mala cosa para un joven ambicioso, hambriento de notoriedad. Sus caminos fueron muchos, pero su meta, la política. Su ingreso en ella da la impresión de que fue cuidadosamente planificado (según este plan): 1.º, hacer una guerra; 2.º, escribir un libro sobre ella, y 3.º, capitalizarlo políticamente. No quería hacer méritos en la sombra. Hallándose con su regimiento de húsares en la India, escribió a su madre contándole cómo en plena batalla se paseaba sobre su poni gris cara al fuego enemigo, mientras los demás estaban cuerpo a tierra. Lo hacía —confesaba— porque tenía un público. «Sin la galería, las cosas son diferentes.» Naturalmente, de aquello salió su primer libro, «The malakan field force», al que siguió «The river war», sobre Ondurman. Después veríamos al joven Winston combinando la guerra con la aventura, en Suráfrica, donde los boers le hicieron prisionero y de los que consiguió escapar espectacularmente, en-

tusiasmando a Inglaterra, que ya empezaba a darse cuenta de que otro Churchill estaba en la arena.

Siempre interesado por el periodismo, Churchill cubrió varios frentes de guerra para el «Morning Post». Fue el periodista mejor pagado de su tiempo. Contaba su esposa, Clementina, que aun en los peores días de la guerra, Churchill dedicaba cuatro horas a leer los periódicos. Llevaba cuatro años en el Ejército cuando decidió iniciar su carrera política. El 20 de junio de 1899 se presentó como candidato conservador en Oldham. Le gustó todo aquello, pero fue derrotado. En 1900 repitió la suerte y ganó. Le faltaban dos meses para cumplir veintiséis años. Sería la suya la carrera política más distinguida del siglo. Sus primeros discursos en los Comunes fueron pacifistas, en un ambiente rearmamentista. Creía que de una guerra europea no saldrían vencedores ni vencidos.

LA «TRAICIÓN» A LOS CONSERVADORES

Winston no había venido a los Comunes para entretenerse. En 1904 dio la campanada, abandonando el Partido Conservador para entrar en el Liberal. Muchos jamás le perdonaron. Al año siguiente era ya subsecretario de Colonias y cuatro años más tarde ministro de Comercio. En el mismo año contrajo felicísimo matrimonio para toda la vida con Clementina Hozier. El primer paso decisivo en su carrera política fue su nombramiento, en 1911, como primer lord del Almirantazgo. Fue el año de la crisis de Agadir, en el preámbulo de la I Guerra Mundial.

En ese puesto, y en la buena compañía de lord Fisher, Churchill dio a Inglaterra una gran flota de alta mar, la que necesitaba para romper la vieja aspiración alemana a arrebatarle el cetro del poderío naval. Cuando estalló la guerra, Inglaterra era otra vez dueña de los mares. Winston tenía cuarenta años.

Su radiante carrera política sufrió su primera gran crisis cuando llevó a cabo el intrépido desembarco en los Dardanelos, en 1915. Esperaba con él ocupar Constantinopla y conseguir que Bulgaria, Grecia y Rumania declarasen la guerra a los imperios centrales. Al desoír el consejo de Winston de que la acción naval fuese seguida de desembarco de tropas, la empresa se hundió y Churchill abandonó el Almirantazgo. En 1916 regresó fugazmente a la vida militar, en el frente de Francia, pero al año siguiente Lloyd George le nombró ministro de Municiones.

«Guardando el frente», el sinónimo del «no pasarán»

En 1924 volvió al mismo Partido Conservador que había dejado veinte años antes, pero en 1929 los azares electorales le alejaron del poder durante diez años hasta 1939, cuando ya el mundo olía a pólvora. Fue una década de fecundo trabajo literario. Escribió entonces sus mejores libros, que al final le supusieron el premio Nobel de Literatura.

Churchill clamó constantemente contra las dictaduras imperantes, trató de mantener alerta a su país y se pronunció contra los acuerdos de Munich. En el verano del 39, Inglaterra reclamaba el regreso de Churchill, y en cuanto Alemania invadió Polonia, Chamberlain le invitó a ocupar de nuevo el Almirantazgo. Tres días más tarde, Inglaterra declaraba la guerra a Alemania.

Pero fue el 10 de mayo del 40 cuando Churchill se puso al frente del Gobierno. Sobre ese día escribió en sus Memorias:

«Siento como si estuviese caminando con el destino, y que toda mi vida pasada sólo había sido una preparación para esta hora y para esta prueba.»

Una parte de su clase, de verdad le detestaba, sobre todo desde que abandonó el Partido Conservador. Le tuvieron siempre por un trepador, un aventurero y amoral, pero quizá nunca Inglaterra había encontrado, en el momento preciso, una tan equilibrada mezcla de estadista y de soldado. Supo movilizar los recursos morales y físicos de la nación; supo acompañar e inspirar al pueblo británico en sus más sombrías horas; no temió nunca a sus enemigos, no vaciló en buscar la alianza con la URSS y Stalin; indujo a Roosevelt a meter a los Estados Unidos en la guerra; sembró las ideas de la seguridad colectiva (Naciones Unidas) y de la unidad europea, y en plena guerra había invitado a Francia a unirse a Inglaterra en una sola nación. A cambio de todo esto perdió el Imperio Británico. Había dicho una vez: «Yo no he venido a presidir la liquidación del Imperio.»

FRACASO ELECTORAL DEL HÉROE DE GUERRA

Inglaterra premió su esfuerzo y su victoria derrotándole en las elecciones «caquis» de 1945. Fue un golpe terrible para Churchill. Sir Alexander Cadogan escribió aquel día una carta en la que decía: «Ciertamente ha sido un despliegue de baja ingratitud y más bien humillante para nuestro país.»

De nuevo en uno, el peor, de sus paréntesis vitales, Churchill aún rindió un último servicio a las naciones libres pronunciando su famoso discurso en el Westminster College de Fulton, en Estados Unidos, cuando dijo «urbi et orbe» que un telón de acero estaba cayendo desde Stettin a Trieste.

Volvió a Downing Street, de 1951 a 1955, pero ya estaba acabado y dimitió en su fiel secretario de Exteriores, Anthony Eden. Cuando vio que se acercaba su final planificó su propio entierro con todo lujo de detalles, incluyendo el «Himno de batalla de la República», en honor de su madre norteamericana y de sus amigos norteamericanos. El plan se llamó «Operation Hope Not» (sin esperanza). Sus últimas palabras fueron: «Estoy harto de todo esto.» Fue enterrado cerca del palacio de Blenheim, donde había nacido, al lado de la tumba de sus padres. Su vida había sido feliz y plena, pese a que el lema de su escudo decía, en castellano: «Fiel, pero desdichado.»

CURIOSIDADES
SECRETOS
INTERROGANTES
SORPRESAS
ANECDOTAS

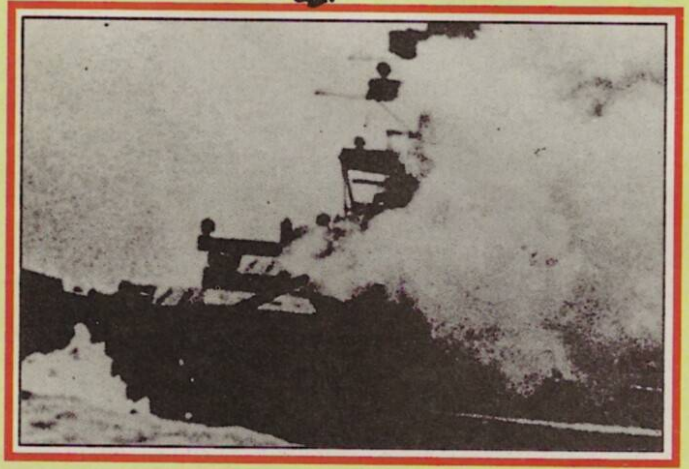
CINE: La guerra de ficción

FICHA TECNICA

Titulo original: «Sink the "Bismarck"».
Ano: 1960.
Nacionalidad: Inglesa.
Director: Lewis Gilbert.
Interpretes: Kenneth Moore, Dana Wynter, Michael Hordern, Karl Stepanek, Laurence Naismith.
Basada en la novela de C. S. Forester.
Distribuidora: 20th Century Fox.
Blanco y negro.
Duracion: Noventa y cuatro minutos.

«La mayor de todas las epopeyas navales», rezaba el cartel anunciador del filme, realizado en 1960

Kenneth Moore y Dana Wynter en una escena del filme inglés



El momento en que el acorazado alemán es «herido de muerte»

«¡Hundid el "Bismarck"!»: Una epopeya en cartón piedra

■ Durante la década de los años sesenta, la euforia de las películas bélicas sobre la II Guerra Mundial estaba en su máximo apogeo. El realizar un filme sobre la búsqueda, caza y hundimiento del acorazado «Bismarck» —el mayor barco de guerra de la Alemania nazi—, suponía un gran reto para cualquier director, a la par que auguraba un éxito de taquilla, que en realidad no conseguiría nunca.

■ La película, centrada en las maniobras navales que dieron como resultado el hundimiento del acorazado germano, nos presenta al almirante británico, interpretado por Kenneth Moore, como un prototipo de oficial-caballero, consciente de su responsabilidad y que, sin embargo, sufre una crisis personal por la posible pérdida de su hijo en la batalla. Descrito por uno de sus oficiales como «... un hombre frío como el corazón de una bruja», Kenneth Moore destaca en su papel, siendo una de sus mejores interpretaciones cinematográficas. El comandante Lütjens, interpretado por Karl Stepanek, denomina el encuentro con las unidades británicas como «el más interesante juego de ajedrez», adoptando una postura más relajada que su homónimo inglés. En la escena de la batalla final no puede creer que su invencible acorazado está siendo hundido.

■ Las escenas de combate naval dejan mucho que desear, haciéndose a veces demasiado obvio los tanques de agua en el estudio, quizá debido al escaso presupuesto con que contó la película.

■ Finalmente, cabe destacar la interpretación de los actores secundarios Michael Hordern y Geoffry Keen.

Editado por PRENSA ESPAÑOLA, S. A., en colaboración con Europa Press Reportajes — D. L. M.-1463-1989